

Ocskay Zoltán*

Katonai motorkerékpározás Magyarországon

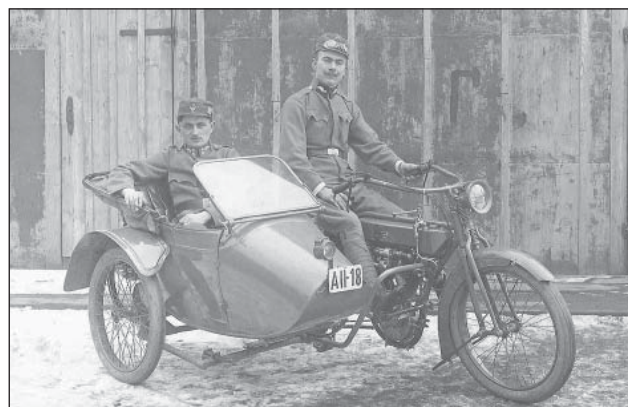
I. rész

Az első világháború előestéjén a Monarchia hadserege összesen 54 személyautóval, valamint kilenc tűzerőségi parancsnoki kocsival rendelkezett. A motorkerékpár felhasználhatóságára viszonylag korán gondoltak, erre utal az a híradás, amely a Tolnai Világlapjában jelent meg 1909-ben, s amelyből kiderül, hogy a császári és királyi hadsereg II. hadtesténél önkéntesekből motorkerékpáros egységet hoztak létre dr. Emanuel Schönbichler parancsnoksága alatt.

MOTORKERÉKPÁR-GYÁRTÁS

Az Osztrák–Magyar Monarchia területén Csehországban és Ausztriában folyt számottevő motorkerékpár-gyártás. Az egyik vezető márka a Laurin&Klement volt. Václav Laurin és Václav Klement Mladá Boleslavban 1894-től saját terveik alapján készítettek motorkerékpárokat. Amint a gyártás szélesedett, az egykori kis műhelyből nagyüzem lett, amely a világ szinte minden részébe szállított két-, három- és négykerékű gépjárműveket. A monarchia másik jelentős motorkerékpár-gyárát Johann Puch (Janez Puh) alapította Grazban. 1903-ban mutatták be az első Puch motorkerékpárokat, amelyek ugyancsak megbízhatónak bizonyultak, ennek köszönhető, hogy a hadköteles tulajdo-

1. ábra. Az Osztrák–Magyar Monarchia haderejének kerékpáros százada az I. világháborúban. Jobb oldalon egy kétszemélyes oldalkocsival szerelt Puch motorkerékpár (Fortepan, Karabélyos Péter)



2. ábra. K.u.K. katonák V-kéthengeres NSU oldalkocsis motorkerékpárral az Osztrák–Magyar Monarchia haderejénél az I. világháborúban. A parolin lévő szárnyas kerék jelzi, hogy gépkocsizók (Hermann Attila)

nosok rendszeresen saját járművükkel vettek részt az aktuális gyakorlatokon.

A grazi illetőségű Armin Schoklitsch építész így írt tapasztalatairól: „Az 1908 márciusában leszállított 6/7 lóerős dupla-oldalkocsis motorral a négy év alatt, míg a tulajdonomban volt, cirka 15 000 kilométert tettem meg, túlnyomórészt közepes, illetve rossz utakon, említésre méltó javítások és nehézségek nélkül. ...Nagyon jól ment a motor Wienerwaldban, a távírógyakorlati nagyvezérkarnál és Dalmáciában, a partraszállásnál. Az első gyakorlatnál a 14 nap alatt mintegy 1500 kilométeres szakaszt tettem meg két tisztel, csomagostul, pótgumistul és egy nagy garnitúra tartalék alkatrészszel az oldalkocsiban, bármiféle nehézség nélkül. Az elsőkerék-rugózás és az áttétel jó konstrukciójának köszönhető, hogy a haladás az emelkedős utakon és a vizes útszakaszokon egyáltalán lehetséges volt. A dalmáciai partraszállási gyakorlat a szó szoros értelmében az anyagok próbája volt.”

Az első világháború előtti években a magyar ipar és ezen belül a járműipar meglehetősen tőkeszegény volt. Néhány

ÖSSZEFOGLALÁS: A Magyar Királyi Honvédségben az 1920-as évek második felében több alkalommal került sor motorkerékpár-vásárlásra, egyebek között AJS, BSA, Douglas, Dunelt, Triumph, Harley–Davidson, Indian, valamint BMW gépeket vettek. A honvédség gépjármű-állományában fokozatosan teret nyertek a magyar Méray motorkerékpárok. A típus megfelelt a Magyar Királyi Honvédség motorkerékpárokkal szemben támasztott katonai követelmény-rendszerének – kivéve a brit eredetű erőforrást. 1932-től a Csonka János Gépgyár által készített 500 cm³-es, egyhengeres motort építettek be mintegy 50 db Méray által gyártott vázba, hogy ez a modell legyen a honvédség rendszeresített motorkerékpárja.

KULCSSZAVAK: Magyar Királyi Honvédség, Méray motorkerékpár, Csonka János Gépgyár

ABSTRACT: In the second half of the 1920s, the Royal Hungarian Army purchased several times motorcycles of such brands like AJS, BSA, Douglas, Dunelt, Triumph, Harley–Davidson, Indian and BMW, for example. Hungarian-made Méray motorcycles gained ground step by step. This type met the military requirements on the motorcycles drawn up by the Royal Hungarian Army with the exception of the engine with British origination. From 1932, one-cylinder 500 cm³ engines manufactured by the Csonka János Machine Factory were built in 50 frames produced by Méray so that this model would be the motorcycle accepted into service.

KEY WORDS: the Royal Hungarian Army, Méray motorcycle, Csonka János Machine Factory

* Veterán Autó és Motor Szerkesztőség ORCID: 0000-0003-3566-2904

kisebb vállalkozástól (Csonka János, Dedics-testvérek) eltekintve nem volt motorkerékpár-készítés, és az import sem ért el jelentős számot. 1913-ban és 1914-ben 159 (más adatok szerint 116), illetve 121 (86) új motorkerékpárt állítottak forgalomba Magyarországon, miközben Ausztriában és Csehszlovákiában közel tízszeres bővülés történt.

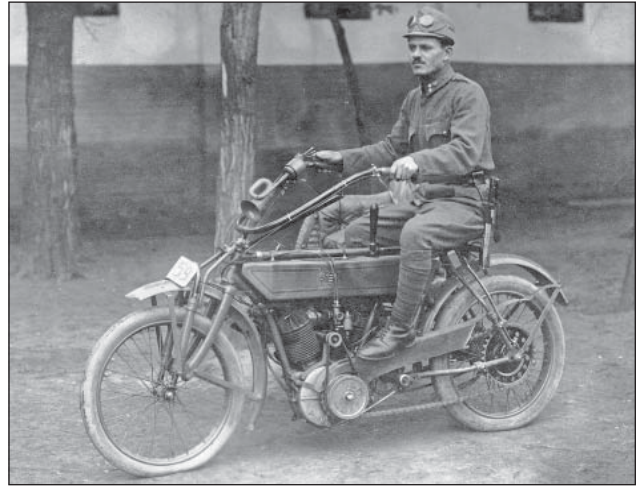
ÖNKÉNTESK AUTÓN, MOTORON

Az első világháború kitörésekor Magyarországon az autótulajdonosok egy része készen állt a katonai szolgálatra. Ez ügyben sokat tett a Magyar Királyi Önkéntes Gépkocsizó Testület, amely rendszeresen részt vett a hadgyakorlaton, ahol elsősorban a főparancsnokság és az uralkodóház tagjainak szállításában jeleskedtek. A hivatalosan 1910-ben alakult szervezet parancsnoka Andrassy Sándor gróf, a Királyi Magyar Automobil Club (KMAC) elnöke, helyettese Krisztinkovich Béla százados, a KMAC igazgatója volt. A testület tagjai, ha rendfokozattal nem rendelkeztek, a hadapródok után következtek. A testület szolgálati szabályzata magyar és német nyelven egyaránt megjelent; alapvetően megegyezett az osztrák önkéntes motortestületével. A testület a honvédelmi miniszter alárendeltségében működött, békeidőben ő rendelkezett felette, egyeztetve a közös hadügyminisztériummal és a Királyi Magyar Automobil Clubbal. Háborúban a fegyveres erő részeként működtek, a tagok szolgálatukat gépkocsijukkal teljesítették.

A testületnek külön egyenruhája volt: khakiszínű, az autósapkán a magyar koronával, acélkék hajtókével. Szalonruha gyanánt piros sapkát és dalmányt, fekete nadrágot rendszeresítettek számukra. A gépkocsizó testület működését technikai tekintetben a hadsereg részéről az automobil-kísérleti osztály parancsnoksága felügyelte.

A motorkerékpárosok katonai alkalmazásával kapcsolatban eligazít bennünket az a leírás, amelyet dr. Piskárkosi Szilágyi Lajos főhadnagy tett közzé a Magyar Katonai Közlönyben. Dr. Piskárkosi a hadseregen belül a kerékpár használatának egyik támogatója volt, és 1908-ban hasznos tapasztalatokat szerzett a 23. honvéd gyaloghadosztály kötelékében felállított kerékpáros fél századdal. Honvédelmi miniszteri rendeletre a 40. honvéd gyaloghadosztállyal 1910-ben egy kerékpáros-századot állítottak fel, amelyhez négy motorkerékpárt is beosztottak. Ezek a motorok Puch gyártmányúak voltak, kéthengeres, 7 lóerős motorral, szíjhajtással, és mindegyikhez oldalkocsit kapcsoltak. Egy ilyen Puch motor 2076 koronába került a kincstár számára, míg a kerékpáros századhoz beosztott 120 darab 1909 mintájú, ugyancsak Puch gyártmányú, összecuskható kerékpár ára darabonként 198 korona volt. (A közös hadsereg kerékpáros csapatait ilyen kincstári kerékpárokkal szerelték fel.)

A motorok vezetésére a Puch cég négy főt képezett ki az 1. honvéd gyalogezred állományából, tehát nem az önkéntes gépkocsizók, illetve eleve motorkerékpárral rendelkezők kaptak szerepet. Az oldalkocsis Puch motorkerékpárok különféle felszereléssel és feladattal kerültek a század állományába. Egyes oldalkocsikban géppuskairányzó ült, kezében géppuskával. (A 2. számú irányzó szolgálati kerékpáron követte.) A másik variáció szerint az oldalkocsiban egy kerékpárjavító műszerész ült, összehajtott tartalékkerékpárral, és a motorkerékpár követte a kerékpáros század oszlopát. Ha egy kerékpáros katona gépe elromlott, s lemaradt, az egyik műszerész leadott neki egy tartalékkerékpárt, a sérült kerékpárt pedig a helyszínen kijavította, és a motorral a század után felzárkózott. Végül, de



3. ábra. Puch 6/7-es típusú motorkerékpár, gépkocsizó katonával. A benzintartály oldalán osztrák-magyar címer. Az osztrák Puch motorkerékpárt 905 cm³-es, 7 LE-s V-motorral szerelték (Kalmár Tamás gyűjteménye)

nem utolsósorban használták a motorkerékpárosokat küldönccszolgálatra is. Megjegyzendő, hogy a korabeli, általában vesszőből fonott oldalkocsi-felépítményekben a géppuska, illetve az összecuskható kerékpár szállítása megfelelő rögzítést igényelt, ilyen eszközöket kézben tartva önveszélyes lett volna az utazás.

BESOROZOTT MOTORKERÉKPÁROK

Amikor 1914-ben a Szerbia elleni hadüzenetre sor került, a polgári tulajdonban lévő gépjárműveket katonai szolgálatra hívták be. Nincs pontos adatunk arra vonatkozóan, hogy ez hány kétkerekűt érintett. A gépjárművek összeírását a Vérmezőn végezték el, a főváros tanácsa hirdetmény útján közölte a Budapesten lakó személyautó- és motorkerékpár-tulajdonosokkal, valamint mindazokkal a vidékiekkel, akik gépjárművüket Budapesten tartották, hogy kocsijukat, motorkerékpárjukat hadi célokra „állítsák elő”. A hadügyi szolgáltra igénybe vett gépjárművekért a tulajdonos térítést kapott. Az 1912-ben (CLVIII tc.) megállapított összeg szóló motorkerékpár esetén 4 korona, „mellékkocsival”

4. ábra. A feltehetően zsákmányolt AJS 550 típusú motorkerékpárt tanulmányozzák a 4. honvéd gyalogezred távirászosztágának katonái 1918-ban (Kathy Róbert gyűjteménye)





5. ábra. Az 1929-ben beszerzett 557 cm³-es BSA H29-es motorkerékpár az 1930-as években, katonai színre átfestve. A 6 db szóló motorkerékpár mellé további 17 db oldalkocsis BSA-t is beszerettek, 770 cm³-es erőforrással (Fotó a szerző archívumából)

5 korona volt. „A sofförök díjazása a természetbeni ellátáson kívül 5 koronában állapított meg.” Ha a jármű a katonai szolgálat alatt megrongálódott, a tulajdonos kártérítésre tarthatott igényt.

A lövészárokban teljesített szolgálat jelentette veszélyek elkerülésére is jó volt egy motorkerékpár, erre utal, hogy a háború kitörése után sorra jelentek meg az efféle apróhirdetések: „Igen erős, modern motorkerékpár, bevonuláshoz alkalmas, eladó.”

A gépjármű-, gumi- és üzemanyag-hiány miatt 1918. március 1-től csak azok a gépjárművek vehettek részt a forgalomban, amelyeket ún. hadi rendszámmal láttak el. Ez háromszög alakú tábla volt, 12 cm-es oldalhosszúsággal, alul 1 cm vastag vörös csikkal, a felső csúcsban 5,5 cm oldalhosszúságú vörös háromszög, a kettő között fehér mező, amelybe 3 cm magas, 5,5 mm széles, fekete számok kerültek. Hadi rendszámot motorkerékpárok esetén csak a jármű hátuljára kellett szerelni.

1918 végén Magyarországon szerelték le a korábban Romániát megszálló német Mackensen hadsereget, amelynek gépjárműanyaga jobbára magánkézbe került. Az új tulajdonosok nem sokáig örülhettek beszerzésüknek, mert a Károlyi-kormány megtiltotta a gépjármű-használatot ma-

6. ábra. BSA G27 1000 cm³-es, V-kéthengeres motorú oldalkocsis motorkerékpár gyakorlaton, 1927-ben. Mellette Rába páncélautó (Sőregi Zoltán gyűjteménye)



7. ábra. Zündapp DB 250 szóló motorkerékpár (1937–1940), amelyet kísérő, felderítő- és futárszolgálatra alkalmazhattak. Mint a legtöbb motorkerékpárt katonával ábrázoló kép esetében, itt sem lehetünk biztosak abban, hogy a képen lévő személy motoros katona. Könnyen lehet, hogy csak a kép kedvéért állt a gép mellé vagy ült a nyeregbe

gánszemélyek számára, és külön katonai egységet hoztak létre az autók, teherautók és motorkerékpárok begyűjtése céljából. A rekvirálások folytatódtak a Tanácsköztársaság idején, sőt a munkástanácsok még az alkatrészek összeszedésére is utasítást kaptak. Ennek ellenére maradt polgári tulajdonban jármű, hiszen 1919. március 28-án, tehát egy héttel azt követően, hogy a kommunisták átvették a hatalmat, összeírták a magánkézben lévő motorkerékpárokat, autókat, teherautókat.

A Hadügyi Népbiztosság 1919. május 26-án kelt rendelete felszólította a motorkerékpár-tulajdonosokat, hogy járművüket az Állami Autóforgalmi Intézethez (Budapest IV., Váci út 69.) szállítsák be, ahol elismervény ellenében állami tulajdonba veszik őket. A tulajdonos beléphetett a Vörös Küldöncosztagba. A Vörös Küldöncosztag a Hadügyi Népbiztosság 45. osztályának alárendeltségében működött, minden küldöncigényt ott kellett bejelenteni. A rendelet egyúttal minden egyéb motorkerékpáros közlekedést betiltott. A nagyszabású begyűjtési akciót a gyakorlatban a Központi Gépkocsizó Szertár (Ezredes utca) bonyolította le. A szertár akkori vezetője a 74 éves Wessely János volt. A Vörös Küldöncosztag szervezője és vezetője Boros Mihály mérnök, a Kerékpáros Szövetség akkori elnöke volt. A Vörös Hadsereg küldöncosztagának járműveit a hadiesemények kapcsán Budapestet megszálló román inváziós erők foglalták le.

KORLÁTOZOTT FEJLESZTÉS 1920–1938

Az eleve szerény magyarországi motorkerékpár-állomány az első világháború alatti bevonultatások, illetve a román megszálló csapatok rekvirálásai miatt 1920-ra 72-re csökkent. Emiatt aztán a Délvidéken állomásozó francia keleti hadsereg tulajdonában lévő gépjárművek kiürülése során beszerzett közel száz motorkerékpár forgalomba helyezése ugrásszerű növekedésnek számított.

Motorkerékpárok katonai célú beszerzéséről nincs információnk. Arról, hogy mégis volt motorkerékpár az újonnan megalakult Magyar Királyi Honvédség készletében, a selejtezési iratok árulkodnak. 1929-ben adott túl a kincstár egy szíjhajtásos Triumph motorkerékpáron (gyaníthatóan H modell), 300 cm³-es, egyhengeres motorral, Continental 26×2,5-ös gumikkal. „Teljesen elavult típus” rögzítette a jegyzőkönyv.

A legyőzött monarchiából kivált Magyarországot az 1920. június 4-én aláírt békeszerződés súlyos feltételek elfogadására kényszerítette. A gépjárművek beszerzését is árgus szemekkel figyelték a Katonai Ellenőrző Bizottság képviselői. A húszas évek második felében több alkalommal került sor motorkerékpár-vásárlásra, egyebek között AJS, BSA, Douglas, Dunelt, Triumph, Harley-Davidson, Indian, valamint BMW és Méray gépeket vettek, sőt két Neracar is akadt a készletben. Ez utóbbi amerikai motorok sajátos erőátviteli rendszerükkel még a gyakorlott vezetőket is könnyen megráfálták, így katonai alkalmazásuk meglepő. Jó lenne tudni, miért volt ilyen heterogén az állomány. Mintha többféle, elérhető típust ki akartak volna próbálni, hogy amikor egy nagyobb fejlesztésről kell dönteni, megfelelő tapasztalatok álljanak rendelkezésre.

Néhány beszerzésről fennmaradtak adatok. Eszerint a Honvédelmi Minisztérium 1929-ben 23 BSA gyártmányú motorkerékpárt vett át: 6 szóló és 17 oldalkocsis kivitt. A szóló motorok egyhengeres, 557 cm³-es gépek, az oldalkocsisok 770 cm³-esek. S hogy miért éppen BSA? Az indoklás: „Ezen gyártmány választása az érdekelt alakulatok kívánsága volt”. Az egységesítésre törekedve a minisztérium 3/b osztálya javasolta a kétféle hengerűrtartalmat. A vásárlást az 1930. évi hitelkeretből finanszírozták, az ár meglehetősen borsos lett a speciális kívánságok és a motorokhoz rendelt alkatrészek, kiegészítők (kilométeróra és ponyva) miatt. Az új BSA-k közül két szólót és két oldalkocsist a páncélos csapatok elődjének tekinthető rejtett katonai szervezet, a Rendőr-újonciskola (RUISK) kapott meg. Négy-négy ment a Központi gépkocsizó tanosztályhoz, hét a hajmáskéri honvéd táborparancsnoksághoz, négy a Gépkocsizó légvédelmi tüzérséghez. A gépeket a magyarországi importőr, a Schmalz József cég adta el. Az új motorkerékpárokat a csapatokhoz kiszállítás előtt a Gépkocsiüzem Központi Telep Igazgatóságának munkatársai próbaúton ellenőrizték, bejáraták. A 200 kilométeres próbaútra 1929. augusztus 1-én került sor, másnap pedig átadták a motorokat, ami azt feltételezi, hogy mindent rendben találtak.

1930-ban további 200 darab motorkerékpárt szereztek be, ezek közül 180 volt külföldi (BSA, AJS, Harley-Davidson) és 20 magyar (Méray). A többféle típus vásárlása megkérdőjelezi a fent említett egységesítési szempont érvényesülését.

Csak olyan motorkerékpárok beszerzése volt (lett volna) lehetséges, amelyek megfeleltek az 1926-ban rögzített „katonai iránykövetelményeknek”. Az oldalkocsis motorkerékpártól elvárták, hogy a vezetőn kívül 200 kg súlyt képes legyen tartós 16%-os emelkedőn túlelegetés nélkül felvinni, és ezzel a terheléssel jó úton érje el az 50 km/h sebességet. Külön olajtartály, háromfokozatú váltó, dupla bölcsováz, 150 mm-es szabad magasság, egymás közt felcserélhető kerekek, pótlás rögzítésére alkalmas csomagtartó, ballongumik, helyben indíthatóság és könnyű kezelhetőség volt az elvárás a motorkerékpár esetében. Az oldalkocsinak 200 kg hasznos teher elviselésére kellett képesnek lennie, személyszállító vagy teherszállító felépítmény rögzítésére alkalmas alvázzal rendelkeznie. A legalább 180 mm-es szabad magasság és a motor bal oldalára szerelhetőség ugyancsak fontos kitétel volt.

A Magyar Királyi Honvédség motorkerékpár-állományára vonatkozóan a rendszámok adnak támpontot. Eszerint a 11 800-tól 11 990-ig terjedő mezőt használták fel, illetve a 13 000-től 13 300-ig terjedőt, ami 500 db motorkerékpárt feltételez. Fontos adalék azonban, hogy a honvédségnél 1930 őszén új rendszámokat adtak ki a motorkerékpároknak, a 11 800-tól induló sorozatot felcserélték a 13 000-rel



8. ábra. NSU 501T oldalkocsis motorkerékpár jobb oldali oldalkocsival, világítás nélkül, három katonával. Itt sem tudható biztosan, hogy honvédségi járműről van-e szó vagy egy civil gépre ültek fel a katonák a fotó kedvéért

indulóra. Tehát legjobb esetben is 300 motorkerékpárról lehetett szó, azonban még annál is kevesebb volt egy időben balesetek, selejtezések, illetve a nem teljes számfelhasználás miatt.

A húszas évek végén a honvédség motorkerékpáros szakszolgálati teendőit a Magyar Királyi Állami Gépkocsiüzem Központi Telepe Motorkerékpáros és Kerékpáros Osztálya fedőnevű rejtett szervezet végezte.

Sor került néhány, kifejezetten a katonai motorkerékpárosok felkészültségének lemerésére szolgáló rendezvényre. Ezek közül a legismertebb a Hadsereg Sporthét keretében szervezett parancsörtszti motorverseny volt. A Hadsereg Sporthét (Magyar Sporthét) nevű versenysorozatot 1931 nyarán második alkalommal rendezték meg, s programjába a vívás, a lovaglás, a lövészet, a díjugratás, a hajtás, az evezés, a tenisz, a lovasspóli és a pentatlon mellé felvették a parancsörtszti motorkerékpározást is. Július 1-én volt a rajt, 2-án a befutó a Vérmezőn. A verseny a Dunántúl változatos terepén folyt le. Az ellenőrző állomások Pápa, Zalaegerszeg, Kőszeg, Győr, Perbál, Nagykövácsi voltak, a cél Budapest-Vérmező. Igyekeztek elkerülni a

9. ábra. Harley-Davidson JD oldalkocsis motorkerékpárok és különféle tehergépkocsik a Károly-laktanyában 1928 októberében, feltehetően a központi híradóiskola kísérleti osztagának sorakozóján. A katonai szempontból a gyalogság mobilizálására alkalmazott oldalkocsis motorkerékpárok rendszeresítése éppen a teherautó-hiány miatt volt fontos (Fotó: magángyűjteményből)



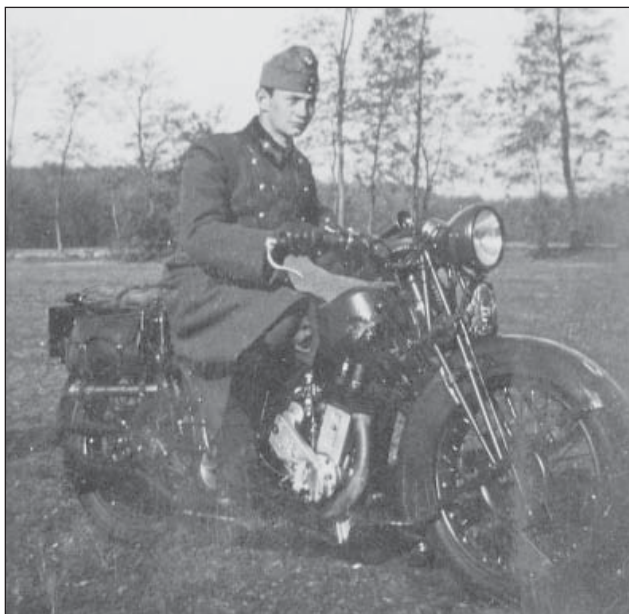


10. ábra. A Csonka János Gépgyárban készült 500-as motorral szerelt Méray szóló motorkerékpár. Vezetője a páncéloscsapatoknál is rendszeresített bőr ruházatban van (Fotó: magángyűjteményből)

versenyjellegű, inkább átlagtartó futam volt, s egy – mai szóval – speciálszakaszt jelöltek ki Perbál és Nagykovácsi között. 21 versenyző indult szóló motorkerékpáron (tizenketten értek célba), 41-en oldalkocsis géppel rajtoltak, 27 érte el a célt közülük.

A gépkocsizó csoport parancsnoksága 1934. augusztus 6-án és szeptember 4-én kísérleti gyakorlatot rendezett Nagykáta térségében. A kijelölt útszakaszt a csoport motorkerékpáros szakaszának oldalkocsis motorkerékpárral, illetve kis gépkocsikkal kellett teljesítenie. A felvett jegyző-

11. ábra. Méray 500 szóló motorkerékpár (1931). A nyeregben Mezey Hubert hadnagy, a 13. kerékpáros zászlóalj 1. századának tisztje. Mivel 1939-ben avatták és ekkor került az alakulathoz, a fotó készítése idején a motor már legalább nyolc éves (Fotó: magángyűjteményből)



könyvből világos, hogy a kis gépkocsik FIAT Balillák voltak, ám a motorkerékpárok márkájára csak tippelni lehet, valószínűleg Méray 500-asok (KK 31-es), mert azokat nagy számban használta a gépkocsizó csoport. Mint megállapították, átlagos körülmények között a menetteljesítmény tekintetében nem volt különbség, amikor azonban mély talajon, feltehetően homokos területen kellett haladni, a motorkerékpárosok bajba kerültek. „A gépeket járó motorral tolni kellett, és csak kisebb szakaszokon lehetett – lábbal érintve állandóan a talajt – motorkerékpározni. A motorkerékpáros szakasz harcértéke teljesen leromlott, ezzel szemben a kiskocsis raj harcértéke teljes volt. Az egyik motorkerékpáros sima úton felbukott, és a motorkerékpárt csak ketten tudták felállítani.”

A honvédségi motorkerékpárok számának növekedését igazolja, hogy 1930. november 27-én minisztériumi körrendelet jelent meg arról, hogy a honvéd gépkocsivezetőket, a segéd-gépkocsivezetőket, valamint a motorkerékpár-vezetőket fekete, hosszú bőrkabáttal, begombolható szőrmés báránybőrbéléssel és védőszemüveggel kell felszerelni.

A MÉRAY-KAPCSOLAT

A Méray motorkerékpárok fokozatosan teret nyertek a honvédség gépjármű-állományában. Ennek oka részben a hazai ipar pártolása, részben biztonsági megfontolás, mert így kevésbé kellett az alkatrész-ellátás kiszámíthatatlanságától tartani. A Méray Motorkerékpárgyár Rt. volt az első igazán számottevő motorkerékpárgyár Magyarországon. 1923-ban alapította Méray-Horváth Lóránd és Méray-Horváth Endre. A cég két évvel később beolvadt a Magyar Acélárugyár Rt.-be. 1927-ben 278, 1928-ban 340, 1929-ben 300 db Méray motorkerékpár hagyta el a gyárat. A kezdetben használt angol négyütemű Blackburne és kétütemű Villiers blokkok helyére fokozatosan a JAP gyár termékei kerültek. Pontosán nem ismert az első honvédségi használatba vett Méray típusa és az átadás időpontja, tudott viszont, hogy az első V-kéthengeres, 750 cm³-es, JAP motorral szerelt gépet 1928 nyarán adták át kipróbálásra a honvédség autócsoportjának. Ez a csővillás, erős csővázas, Moss váltóval szerelt típus nagyon alkalmas volt oldalkocsis üzemre is.

Mint sok más motorkerékpárgyár abban az időben Európában, a Méray több fontos alkatrészt készen, specialistáktól szerzett be. Importból származott a motor, a váltó, a karburátor, a gyújtás, a világítás, a kerékagyak, az ülés, hogy csak a jelentősebb elemeket említsük. Itthon készült a váz, a villa, a kormány, a lemezalkatrészek (tank, sárvédők, láncbúra).

A kormányzati beszerzések fontosságára tekintettel a Nagy-Britanniából beszerzett motorokra a Méray cég vámkedvezményt kapott.

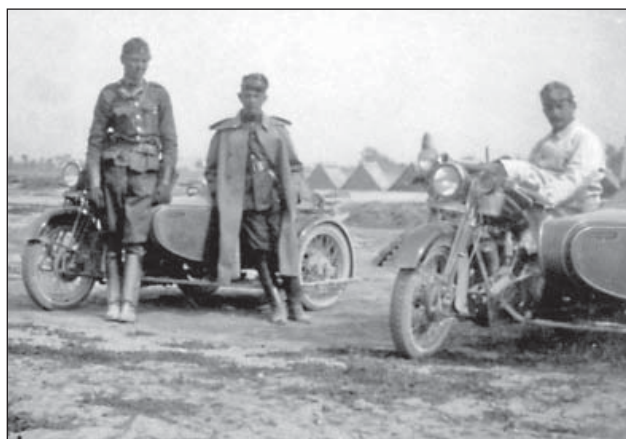
1929 és 1931 között a Méray gyártmányosorban volt 500, 600, 750 és 1000 cm³ hengerűrtartalmú modell, az utóbbi kettő V-kéthengeres, a többi egyhengeres. Valamennyi JAP gyártmányú, négyütemű. 1930-ban a gépkocsiüzem egy 350-es és egy 500-as modellt vett át kipróbálásra. Ezek talán már az új, Webb villás, KK31-es modellek voltak. A későbbiekben a legtöbb beszerzés az 500-as, JAP motoros, egyhengeres KK31 HE, illetve KK31 HH típus volt. Ezt nem rendszeresítették, azonban a hivatalos iratokban „katonai iránykövetelmények szerint gyártott” megjelöléssel említik.

A gazdasági világviszonyok kapcsán Magyarországon 1931 júliusában elrendelt valutazárlat miatt a motorkerékpár-importőrök csak külön engedély birtokában tudtak külföldről



12. ábra. Méray 500 szóló motorkerékpár. A honvédség gépjármű-állományában a Méray motorkerékpárok fokozatosan teret nyertek

vásárolni, így a Méray cég motorbeszerzése megnehezedett. Ezzel magyarázható, hogy 1932-ben a Csonka János Gépgyár hivatalosan is felajánlotta: az általa készített 500 cm³-es, egyhengeres, oldalt szelepelte motort építsék be a Méray által gyártott vázba, és ez a modell legyen a honvédség rendszeresített motorkerékpárja. A Haditechnikai Intézet számára szükséges két mintagéphez a Csonka János Gépgyár díjtalanul adta át a két 500-as motorblokkot a tervek szerint 3 hónapig tartó, 15 000 kilométeresre tervezett próbaüzemre, vállalva, hogy hetente egyszer ingyenesen átvizsgálják, illetve a motoron elvégzik a szükséges javításokat. A Méray Motorkerékpárgyár Rt. azonban kevésbé volt lelkes. A háttérben az állt, hogy a Méray szívesen vállalta volna a motorblokk előállítását is, hiszen tulajdonosa, a Magyar Acélárugyár Rt. megvásárolta a Magyar Általános Gépgyárat, ahol a MÁG és Magosix autók készültek, és a mátyásföldi üzemben lett volna lehetőség saját motorblokkok elkészítésére. Továbbá okkal tartottak attól, hogy amennyiben a Csonka János Gépgyár kapja a megrendelést, immár nem indokolható majd az angol motorok importjára a Kereskedelemügyi Minisztériumnál kijárt vámkedvezmény. Végül a HTI 980 pengőért kibérelt két komplett KK31 Méray vázat (motor nélkül, vázszerelés 1035-ös és 1117-es). Ezekbe a vázakba építették be aztán a Csonka-féle motorokat. Egyiket, egy szólót az intézet saját hatáskörben vizsgálta, a másikat oldalkocsival szerelve kiadták az 1. honvéd tüzérsztyály 1. üteg 2. szakaszparancsnokságának, azzal, hogy náluk 1933. március 31-ig lesz, és a próbákat Hajmáskéren, a motoros csoport motorkerékpáros századánál folytatják. Az átadásra 1932 novemberének közepén került sor. Az egyik motoron JAP

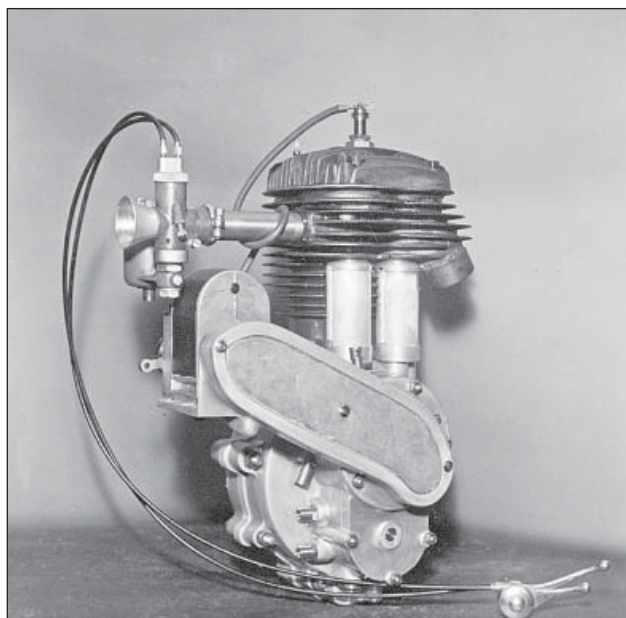


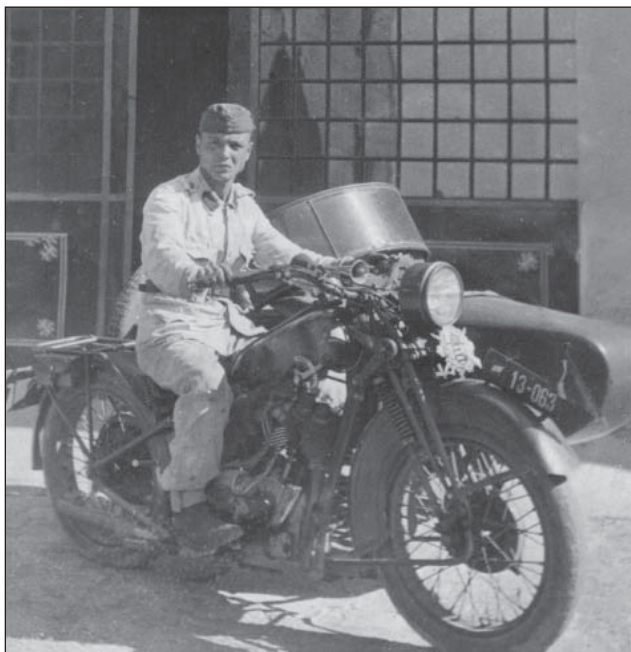
13. ábra. Gyári oldalkocsival ellátott, 1000 cm³-es, JAP motoros oldalkocsis motorkerékpárok a csapatoknál egy gyakorlaton. A brit eredetű erőforrást kivéve, a típus megfelelt a Magyar Királyi Honvédség motorkerékpárokkal szemben támasztott katonai követelmény-rendszerének (Drotleff Jenő)

gyártmányú henger volt, mindkettő Amal karburátorral, Bosch gyújtással és háromfokozatú Burman sebességváltóval szerelt.

A HTI munkatársai 14 500, a kísérleti üteg, illetve a hajmáskéri motorkerékpáros osztag 12 500 kilométert tett meg a Csonka-motoros Mérayokkal. A kísérletek során a szóló gép a Siófok – Zamárdi közötti egyenesben „túlerőltetés nélkül” elérte a 100 km/h-s sebességet, a súlyos oldalkocsival terhelt másik motorkerékpár 75-80 km/h maximális sebességet ért el. A motor teljesítményéről egyebek között ezt írja a HTI összefoglaló jelentése: „A szóló gép száraz, jó úton a műutakon előforduló emelkedéseket viszszakapcsolás nélkül kibírja (pécsi szerpentin, pilisvörösvári emelkedés). Az oldalkocsis gép 1 személlyel megterhelt

14. ábra. 1932-től a Csonka János Gépgyár által készített 500 cm³-es, egyhengeres, oldalt szelepelte, JAP mintát követő motort építettek be mintegy 50 db Méray által gyártott vázba, hogy ez a modell legyen a honvédség rendszeresített motorkerékpárja. Az egyhengeres motor azonban csak szóló motorkerékpárok meghajtására volt igazán alkalmas





15. ábra. Trailing rendszerű első villával, illetve kéthengeres, 1000 cm³-es brit eredetű JAP gyártmányú erőforrással szerelt Méray motorkerékpár. Az oldalkocsis motorkerékpárokat nagy hengerűrtartalmú kéthengeres motorokkal szerelték a nagyobb teljesítményigény miatt

16. ábra. Méray–Puch 200 típusú szoló motorkerékpár a II. világháborút közvetlenül megelőző időből, amikor a katonai megrendelés hiányában tönkrement Méray cég már csak Puch motorkerékpárok összeszerelésével foglalkozott. Kis teljesítménye miatt leginkább jelentőmotorosok használták (Fotó a szerző gyűjteményéből)



(Fotók a szerző gyűjteményéből.)

FIAT B508 Balilla gépkocsit 28-30 km/h sebességgel (2. seb.) vontatott egy km-es, vízszintes útszakaszon.”

Összefoglalóan a HTI jelentése megállapította, hogy a Csonka János Gépgyár 500-as motorjával szerelt Méray KK31 típusú motorkerékpár katonai célokra megfelel. 1934 elején megkezdődtek az ártárgyalások, amelyek kezdetén a Csonka János Gépgyár évi „több száz motor” leszállítását jelölte meg kapacitásként. A Méray évi 600 db motorkerékpár gyártására volt képes.

Nincs megbízható adat arról, milyen szállítások követték a tárgyalásokat, valószínűsíthető egy körülbelül 50 darabos kontingens, amely gépkocsizó csoport használatába került. A beszerzésnek nyilvánvalóan a rendelkezésre álló pénzüsszeg szabott határt, amint erre rávilágít az a tárgyalássorozat, amelyre 1933-ban került sor.

Urbach László motorkerékpár-kereskedő, aki akkoriban a BSA márka magyarországi megbízottja volt (a Schmalz-féle cégtől vette át a feladatot), felajánlotta a Honvédelmi Minisztériumnak, hogy a selejtezendő motorkerékpárjait átveszi, és azokért cserében 1933-as gyártású új BSA modelleket ad. Korábban a katonai használatra alkalmatlanná vált motorkerékpárokat a minisztérium selejtezte és gyakorlatilag ócskavas áron eladta. Ezen a helyzeten már régen készült változtatni a 3/b osztály, amelynek kapóra jött az ajánlat. Miközben örömmel vették az Urbach cég ajánlatát, az osztály felhívta figyelmet az egységesség fontosságára és a katonai iránykövetelmények szellemében gyártott típusok elsődlegességére, és felkérte a Méray céget egy hasonló ajánlat megtételére (nem túl etikus, de az ország és a honvédség érdekét szolgáló eljárás). A Méray gyár kapva kapott a lehetőségen, és aláment Urbach László BSA-ajánlatának. Ez az üzlet lehetőséget adott 11 db új motorkerékpár beszerzésére, amelyek a Méray Motorkerékpárgyár 1934. január 27-i levelében tett utalás miatt valószínűleg Csonka gyártmányú motorokkal voltak szerelve.

A vegyesdandárok kis parancsnoki gépkocsikkal ellátása kapcsán derült ki, hogy az oldalkocsis motorkerékpárok beszerzését megszüntette a minisztérium. FIAT 508M kisautó 4000 pengő körüli ára gazdaságossá tette azok beszerzését, szükség esetén négy személyt szállíthatott a motorkerékpárnál nagyobb kényelemben és védettségben. Szólo motorként a Méray–Csonka 500-ast választották, s annak rendszeresítésére javaslatot tett a Haditechnikai Intézet. 1934 végén 10 ilyen típusú rendelt a Honvédelmi Minisztérium. 1935-ről nincs adatunk, az viszont tudott, hogy 1936-ban és 1937-ben a kincstár nem vásárolt a Méray Motorkerékpárgyár Rt-től.

(Folytatjuk)

FORRÁSOK

Magyar Katonai Közlöny 1913, 1927, 1929;
Tolnai Világlapja, 1909/41;
Magyar Katonai Közlöny, 1913, 1925, 1928;
Magyar Katonai Szemle, 1931, 1932;
Honi Ipar XXIII. évf. 1930. 20. szám;
Budapesti Hírlap, 1914. október 5., 1915. április 6.
Tanácsköztársaság, 1919/5;
8 Órai Újság 1920. október 10.;
Belügyi Közlöny, 1918/3;
Hadtörténelmi Közlemények, 1958. 1-2. sz.;
Pesti Hírlap, 1927. aug. 7.;
Automobil-Motorsport, 1926. február 10., 1928. június 16.
Hadtörténelmi Levéltár: HM Általános iratok, a 3/b osztály iratai, a Hadianyaggyártási Hadbiztosság iratai